

## L'OPERA

Nelle ultime settimane gli interventi di "preparazione" per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria hanno subito un'accelerazione: bene l'imbocco a sud

Negriolli, presidente del comitato tecnico-scientifico: «Avanzamento molto importante con la conclusione dei diaframmi. Poi verrà asportato l'ultimo strato di terreno»

# Bypass, si avvicina l'inizio dei lavori

## *L'Osservatorio ambientale: i problemi al cantiere nord*

PAOLO FISICHELLA

Sempre più vicino l'inizio dei lavori di scavo del bypass ferroviario. Sono accelerate nelle ultime settimane le opere di preparazione per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria che con la sua galleria naturale a doppia canna da ben 13 km, mira tra le altre cose, ad alleggerire la rete autostradale facilitando lo sviluppo futuro del traffico merci su rotaia. A fornire lo stato dell'arte dei lavori, secondo gli ultimi sopralluoghi ai cantieri operati nella giornata di ieri, l'Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, istituito ormai da due anni da Provincia autonoma e Comune per monitorare l'opera e dare nuovi elementi alla cittadinanza.

Tra i nodi da delineare in primis quello dei tempi su cui ora sembra esserci una prospettiva già più chiara, se non per il cantiere a nord, perlomeno per l'imbocco a sud. Cominciando da questo, infatti, come evidenziato ieri pomeriggio in conferenza presso Trento Lab da Stefano Robol, coordinatore dell'osservatorio: «È possibile dire con un po' di precisione che nei primi mesi dell'anno prossimo le due frese che sono già dislocate potranno iniziare a lavorare».

Un avvio dei lavori che segue un ritardo di un oltre un anno e mezzo dichiarato dal titolare dell'impresa Tridentum

al consiglio comunale dello scorso 27 febbraio e a cui pare non seguiranno ulteriori ritardi o intoppi. L'allungarsi dei tempi è stato dovuto, come spiegato dal coordinatore, dalla presenza di massi rilevanti in diffusione superiori rispetto all'analisi a campione effettuata in precedenza e che hanno comportato l'interrompersi dei lavori della benna mordente.

A problema rientrato sono invece ora finalmente chiari gli elementi. «Le cose a sud - ha spiegato l'ingegnere Massimo Negriolli, presidente del Comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio - stanno andando molto bene. In settimana abbiamo avuto un avanzamento molto importante dei lavori con la conclusione dei diaframmi. Successivamente verrà asportato l'ultimo strato di terreno e poi verranno infilati dei tiranti per consolidare ancora di più i diaframmi. Poi l'iter sarà quello di scavare un altro strato di terreno, fare un'altra fila di tiranti fino ad arrivare alla profondità di progetto. A quella profondità verranno montate le frese. Il montaggio dovrebbe avvenire ad autunno di quest'anno per concludersi entro marzo 2026 quando salvo imprevisti dovrebbe iniziare il vero e proprio scavo delle gallerie».

Ben più complessa invece la situazione a nord. Come evidenziato da Robol i tempi in questo caso sono ancora piuttosto incerti a causa del sovrapporsi di



Il sopralluogo nei cantieri del bypass ferroviario: a breve partiranno i lavori per la realizzazione dell'opera, particolarmente discussa

nord lavorabile perlomeno un avanzamento dei cordoli guida, prima degli ultimi rilievi ancora in fase embrionale, nonostante la parte B del progetto (quella che prevede lo scavo effettivo delle frese) non sia ancora stata approvata nella modalità esecutiva per entrambi i cantieri.

In tal senso emerge anche l'incognita dei costi e soprattutto l'ipotesi del loro aumento: «Nel momento in cui sarà validato il progetto delle opere di parte B, che riguardano il lavoro delle frese e che in questo momento è in fase conclusiva - ha chiarito Negriolli - avremo anche ulteriori dettagli sui tempi e sui costi dell'opera, qualora dovessero esserci variazioni significative».

Non per ultimo considerate dall'Osservatorio la matrice ambientale e le segnalazioni da parte dei cittadini. Rispetto alla prima regolare i monitoraggi delle diverse componenti tra acque superficiali, sotterranee, terreni, atmosfera, rumore, flora e fauna in cui non sono state evidenziate criticità. Rispetto ai cittadini diverse le segnalazioni relative ai rumori (risolte con la creazione di infrastrutture che vanno a protezione temporanea di un edificio che si trova in prossimità dei lavori) e le informazioni per capire come gestire i testimoniali di stato per eventuali danni e su come accedere ai contributi che la Provincia fornisce per i disagi dovuti a questi interventi.

problemi. Tra questi quello dello Scalo Filzi dove si stanno facendo ancora le opere di preparazione per le frese dove il terreno non è inquinato. Dall'altra c'è il grande problema della zona un po' più a nord, intorno al ponte di Nassiriya, ad oggi sotto sequestro. «Noi - ha aggiunto Robol - non siamo in grado di

dare i dettagli perché c'è il segreto istruttorio. Inoltre, non osserviamo le bonifiche delle aree ex-Carbochimica, ex Sloi e delle rogge che comunemente influiscono sulla percezione collettiva e che il bypass ferroviario lambisce in parte». Ad ogni modo dall'ultimo sopralluogo è risultato anche nella zona